

Rotary Challenge 2026

Veranstaltungsreglement



Inhalt

1.	Allgemeines	3
2.	Zugelassene Fahrzeuge und Ausrüstung	3
3.	Ablauf und Streckengestaltung	4
4.	Rechtliches / Strassenverkehrsordnung	4
5.	Zeitkontrollblätter	4
6.	Roadbook	5
7.	Navigation	7
8.	Trip-Master / Trip-Master-App für Handy	9
9.	Kompass / Kompass-App auf dem Handy	10
10.	Durchfahrtskontrollen anhand von Bildern	12
11.	Zeitangaben / Zeitfenster	13
12.	Durchgangskontrollen (DK)	13
13.	Sonderprüfungen	14
13.1	Fahrprüfungen (Driving Tests)	14
13.2	Gleichmässigkeitsprüfungen (Regularities)	14
13.3	Schlauch- und Lichtschrankenprüfungen	15
14.	Signalisationen	16
14.1	Durchgangskontrollen	16
14.2	Zeitkontrollen / Start Sonderprüfungen	16
14.3	Ziel Sonderprüfungen	17
15.	Wertung	17
16.	Preise / Urkunden	17
17.	Strafen	18
18.	Kommunikation während der Rallye	19
19.	Pannendienst	19
20.	Ausfall eines Fahrzeugs	19
21.	Tipps für Neulinge und solche, dies es nicht bleiben wollen	20
22.	Gültigkeit / Verbindungen	23

1. Allgemeines

Die **Rotary Challenge 2026** ist eine von der Gemeinschaft **Rotarian Drivers of Classic Cars (CH/FL)** (im folgenden **Veranstalter** genannt) durchgeführte Veranstaltung. Es bestehen keinerlei Verbindungen zu irgendwelchen Automobil- oder anderen Verbänden und daher gibt es auch keine übergeordneten Regelungen oder Schiedsgerichte.

Bei allfälligen Unklarheiten bezüglich dieses Reglements entscheidet der Veranstalter im Sinne von Fairness und xMv¹ abschliessend.

Die ganze Strecke wird nach gut verständlichem Roadbook gefahren. Zwischendurch und je nach gebuchter Teilnehmerkategorie ist mit navigatorisch etwas anspruchsvolleren Strecken zu rechnen. Sollte man sich auf solchen Strecken hoffnungslos verfahren, kann mit Hilfe der abgegebenen oder beim Veranstalter angefragten Notfall-Koordinaten und einem handelsüblichen Handy mit Google Maps zurück auf die richtige Strecke gefunden werden.

Unterwegs werden diverse fahrtechnische und navigatorische Sonderprüfungen angeboten, welche fakultativ absolviert werden können.

2. Zugelassene Fahrzeuge und Ausrüstung

Zugelassen sind Fahrzeuge, welche vor dem 28. August 2006 in Verkehr gesetzt wurden, also mindestens 20 Jahre alt sind (Ausnahmen sind auf Anfrage möglich). Das Fahrzeug muss ordnungsgemäss eingelöst und sollte im besten Fall mit einem Trip-Master mit Rad-Sonde ausgerüstet sein.

Gute Alternativen: Die Verwendung eines GPS-gestützten Trip-Master und/oder einer Trip-Master-App auf dem Handy ist gestattet (siehe auch Kapitel 8).

Es findet keine technische Abnahme statt, jedes Team ist selbst für die Verkehrstüchtigkeit und die ordnungsgemässe Einlösung seines Fahrzeuges verantwortlich.

Eine oder - je nach Ambitionen - zwei Stoppuhren sind nötig, um bei den Gleichmässigkeitsprüfungen die aktuellen Durchschnittsgeschwindigkeiten zu überwachen.

Es kann sein, dass auf gewissen Etappenabschnitten *Freies Fahren* an den nächsten Etappenort erlaubt ist. Im Roadbook sieht das dann wie folgt aus:

Gesamt: 115.02 Teilstrecke: 35.00	  	Weiter zum Mittagessen an den folgenden Koordinatenpunkt fahren: 46.506468,6.770915	0.00 100%
--------------------------------------	---	--	--------------

Ihr könnt dann auf eurem Handy in Google-Maps diese Koordinaten **genau so** eingeben (inkl. Komma), wie sie im Roadbook angegeben sind. Auf einem solchen Etappenabschnitt finden keine Sonderprüfungen und keine Durchgangskontrollen statt!

¹ xunder Menschenverstand

Andere Navigationsgeräte sind nicht nötig und sollten aus Gründen der Fairness auch nicht eingesetzt werden. Das gleiche gilt für Trip-Master (inkl. App), welche die aktuell gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit kontinuierlich überwachen und anzeigen.

3. Ablauf und Streckengestaltung

Die 1½-tägige Rallye ist in mehrere Etappen unterteilt. Bei Etappen-Anfang und -Ende findet jeweils eine Zeitkontrolle statt. **Alle Zeiten sind so gehalten, dass man – solange man sich nicht verfährt oder eine Panne hat - diese mit legaler Fahrweise problemlos einhalten kann**, selbst Tankstopps und andere (kurze) Befüllungs-/Entleerungspausen sind im Zeitplan berücksichtigt. *Trödeln sollte man jedoch nicht!*

Der grösste Teil der Strecken ist asphaltiert, wenige Teilstrecken sind auf Kieswegen zu fahren, welche zum Zeitpunkt der Rekognoszierung keinerlei nennenswerten Schlaglöcher aufwiesen.

Eine Autobahnvignette ist empfohlen, obwohl wir im Normalfall keine Autobahnen oder Autostrassen befahren. Es kann jedoch Etappenabschnitte mit 'Freiem Fahren' geben, bei welchen die Autobahnverbindung die schnellste und komfortabelste Variante ist.

Alles für die Navigation und für die Sonderprüfungen benötigte Material wird vom Veranstalter zur Verfügung gestellt und vor dem Start der 1. Etappe vor Ort abgegeben. Das gleiche gilt für die Rallye-Schilder und die Startnummern.

4. Rechtliches / Strassenverkehrsordnung

Sämtliche zu befahrende Strecken sind legal befahrbar und alle Fahrverbote/Einschränkungen sind ausnahmslos zu befolgen. Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für die Folgen bei Nichteinhaltung der Strassenverkehrsordnung, sei es beim Missachten von Ge-/Verboten oder beim Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Der Veranstalter lehnt jegliche Verantwortung bei Unfällen, Diebstählen oder anderer Schäden an Fahrzeugen und/oder Personen ab. Alle Versicherungen sind Sache der Teilnehmenden.

5. Zeitkontrollblätter

Je nach gebuchter Kategorie erhalten die Teams beim Start der Rallye für jeden Halbtage ein Zeitkontrollblatt sowie allfällige Zusatzblätter. Darauf werden von den Funktionären die Startzeiten, die Durchgangskontrollen sowie die Zeiten für die Sonderprüfungen eingetragen. Die Teilnehmer füllen nur die Antworten auf allfällige Fragen sowie die Startzeiten gewisser Sonderprüfungen selbst ein.

Die Teilnehmer sind dafür verantwortlich, dass sie die Zeitkontrollblätter jeweils am Mittag sowie am Abend jedes Tages den zuständigen Funktionären aushändigen.

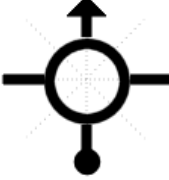
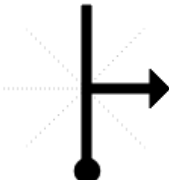
6. Roadbook

Das abgegebene Roadbook entspricht den üblichen Rallye-Gepflogenheiten, angereichert durch veranstalterspezifische Eigenheiten. Trotzdem und aus gutem Grund sei erwähnt, dass bei jedem Navigationssymbol die Durchfahrt vom eingezeichneten Punkt her in Richtung des Pfeils erfolgen sollte.

	Falls anstelle des Navigationssymbol ein fragender Smiley eingezeichnet ist, so sind die nötigen Informationen auf der nebenstehenden Anmerkung oder auf einem Beiblatt zu finden oder es ist vor Ort besondere Aufmerksamkeit geboten.
	Sind 2 Smileys vorhanden, ist mindestens doppelte Aufmerksamkeit nötig!
	Falls dieses Signet im Roadbook zu sehen ist, so ist die links angegebene Distanz eine <u>Maximaldistanz</u> (immer auf einen ganzen Kilometer gerundet). Die gesuchte Tätigkeit /Abzweigung ist im Kilometer <u>vor</u> dieser Maximaldistanz zu finden. Im Bemerkungsfeld ist beschrieben, auf was geachtet werden muss. <u>Beispiele:</u> • Angegebene Maximaldistanz 1 km: → Die Tätigkeit / Abzweigung liegt zwischen 0 und 1 km • Angegebene Maximaldistanz 2 km: → Die Tätigkeit / Abzweigung liegt zwischen 1 und 2 km • Angegebene Maximaldistanz 3 km: → Die Tätigkeit / Abzweigung liegt zwischen 2 und 3 km • usw. • Spezialfall: Angegebene Maximaldistanz 0 km: → Es ist eine weitere Tätigkeit / Abzweigung am gleichen Ort vorhanden. Ist man bei der gesuchten Tätigkeit / Abzweigung angelangt, so beginnt genau dann die nächste Distanzmessung!
	Wenn dieses Signet angegeben ist, so ist das ein Hinweis für Teilnehmende der touristischen Kategorie (TOUK), dass in einem separaten Dokument zusätzliche Hinweise angegeben sind, welche die Navigation erleichtern. Teilnehmende der sportlichen Kategorie (SPOK) müssen dieses Signet nicht beachten.

→ siehe Beispiele auf der nächsten Seite

Beispiel aus einem Roadbook:

Gesamt: 117.97 Teilstrecke: 2.76			24.08 83%
Gesamt: 121.74 Teilstrecke: 3.77		WW (Wegweiser) Honolulu	20.31 85%
Gesamt: 136.94 Teilstrecke: 15.20			5.11 96%
Gesamt: 139.94 Teilstrecke: 3.00		Beim grünen Haus mit dem Hydranten neben der Haustüre rechts abbiegen	2.11 98%
Gesamt: 142.05 Teilstrecke: 2.11	 		0.00 100%

Je nach gebuchter Kategorie können unterschiedlich schwierig zu fahrende Roadbooks ausgegeben werden.

7. Navigation

Grundsätzlich wird gemäss Roadbook navigiert. Der für die Rekognoszierung verwendete Trip-Master wurde vorgängig auf einer Strecke vom 10 Kilometern Autobahn geeicht, sowohl gegen ein Satelliten-Navigationsgerät als auch gegen die Kilometertafeln auf der Autobahn. **Eine spezielle Eichstrecke ist nicht vorhanden.**

Die Distanzmesspunkte für das Rücksetzen des Trip-Masters sind wie folgt festgelegt:

Kreuzungen	Zu Beginn der Kreuzung (wo man für das Abzweigen anhalten würde)
Abzweigungen	Zu Beginn der Abzweigung (wo man für das Abzweigen anhalten würde)
Kreisel	Bei der Einfahrt in den Kreisel
Brücken	Zu Beginn der Brücke
180°-Kehren	Zu Beginn der Kehre
Ortstafeln	Tafelstandort
Durchfahrtskontrollen mit Fragestellung	Vom angegebenen Punkt aus kann die Frage normalerweise beantwortet werden, ohne dass man das Fahrzeug verlassen muss. Allerdings bestätigen Ausnahmen die Regel ... 😊

Generell gilt

- a) Zwischen zwei angegebenen Punkten / Ortschaften / Strassen / Kreuzungen muss die kürzeste legal und öffentlich befahrbare Strecke gefunden werden. Abkürzungen über Vorplätze, Gartenanlagen etc. sind nicht nötig.
- b) Wird eine Abzweigung verpasst und findet ausgerechnet dort eine Kontrolle statt, so ergibt das eine Zeitstrafe, da nicht auf dem kürzesten Weg gefahren wurde. Auch ein Zurücksetzen des Fahrzeuges von mehr als einer Wagenlänge gilt als 'verpasst'.
- c) Das mehrfache Umrunden eines Kreisels und/oder das mehrfache Befahren des gleichen Streckenabschnittes ist straffrei und auf Grund der topografischen Gegebenheiten nicht immer zu vermeiden.
- d) Mit entgegenkommendem Rallye-Verkehr ist jederzeit zu rechnen (zB. bei der Ein-/Ausfahrt von und zu Sonderprüfungen)
- e) Eine Ortschaft gilt als angefahren, wenn entweder die Ortseingangstafel oder die Ortsausgangstafel passiert wurde. Nicht immer ist die Anfahrt zu einer Ortschaft direkt im Roadbook abgebildet. Wegweiser beachten!
- f) Wenn reale Kreuzungen / Abzweigungen etc. im Roadbook nicht eingezeichnet sind, muss geradeaus, resp. der Hauptstrasse / Hauptachse entlanggefahren werden.

8. Trip-Master / Trip-Master-App für Handy

Wer des Öfteren eine Oldtimer-Rallye fahren möchte, lässt sich optimalerweise einen Trip-Master in sein Fahrzeug einbauen. Die Ansteuerung des Gerätes erfolgt im Idealfall über eine berührungslose Sonde (Induktiv-Geber), welche am Antriebsstrang montiert wird. Als Backup kann eine GPS-Antenne verwendet werden (Schraub- oder Magnetfussmontage). Sollte die Sonde ausfallen, kann auf die etwas weniger genaue GPS-Navigation umgestellt werden. Diese kann auf geraden Strecken für die Eichung des Trip-Masters verwendet werden. Wird auf den Einbau einer Sonde verzichtet, kann auch nur mit GPS navigiert werden.



Auf dem Markt sind viele Modelle erhältlich, der Veranstalter empfiehlt - wie auch viele andere Rallye-Veranstalter - den MONIT G-100+. Dieses Gerät ist klein in den Abmessungen, auch nachts gut ablesbar und verfügt genau über diejenige Funktionalität, welche an Oldtimer-Rallyes benötigt werden und erlaubt sind. Für dieses Gerät gibt es zudem diverses Zubehör an

Halterungen und Fernsteuerungen, welche einen Betrieb ohne Einbaumassnahmen ermöglicht.



Wer nur selten eine Oldtimer-Rallye fährt, ist mit einer Trip-Master-App auf dem Handy gut bedient. Die App *Rally Tripmeter* ist eine gut brauchbare Lösung, welches in der Gratis-Version bereits über alle nötigen Funktionalitäten verfügt. Die App bietet in der kostenpflichtigen Vollversion noch viele weitere Funktionen an, welche jedoch für das erfolgreiche Absolvieren dieser Veranstaltung nicht nötig sind. Es sind keinerlei Anschlüsse nötig, aber eine stabile Handy-Halterung sowie ein Ladekabel sind von grossem Vorteil.

Der Bildschirm zeigt oben den Kurzstreckenzähler und unten die aktuelle Geschwindigkeit an. Der Kurzstreckenzähler kann beim Erreichen eines Zwischenzieles durch Antippen des Bildschirms immer wieder auf 0 zurückgestellt werden. Die Geschwindigkeitsmessung erfolgt vollautomatisch. Ein Tagesetappenzähler steht in der Gratis-Version der App nicht zur Verfügung.

Wie bereits beschrieben, ist die GPS-Navigation in Tunnels, kurvigen Strecken und tief eingeschnittenen Tälern nicht immer ganz genau, aber in fast allen Fällen genügend.

Es gibt auch Rallye-Veranstalter, welche ihre Etappen mit nicht exakt eingestellten Trip-Mastern rekognosziert haben. Bei Trip-Master mit Sonden-Anschluss kann man das einfach anpassen, bei GPS-Navigation geht das bei den meisten Geräten und Apps nicht.



9. Kompass / Kompass-App auf dem Handy

Im Roadbook werdet ihr – je nach gebuchter Kategorie - an verschiedenen Stellen nach den Himmelsrichtungen navigieren müssen. Es ist deshalb von Vorteil, wenn man die sog. Wind- oder Kompassrose kennt und ggf. mit einem Kompass umgehen kann.

Bei allen Richtungsangaben müsst ihr euch vorstellen, ihr würdet im Zentrum der Kompassrose sitzen (Muster auf der nächsten Seite).

Nach den folgenden Himmelsrichtungen² müsst ihr fahren, resp. abzweigen können:

N, NO, O, SSO, S, SW, W, WNW, N, plus 90°, minus 90°, plus 220°, minus 265°, usw.

Die Angaben können auf verschiedene Arten angegeben werden:

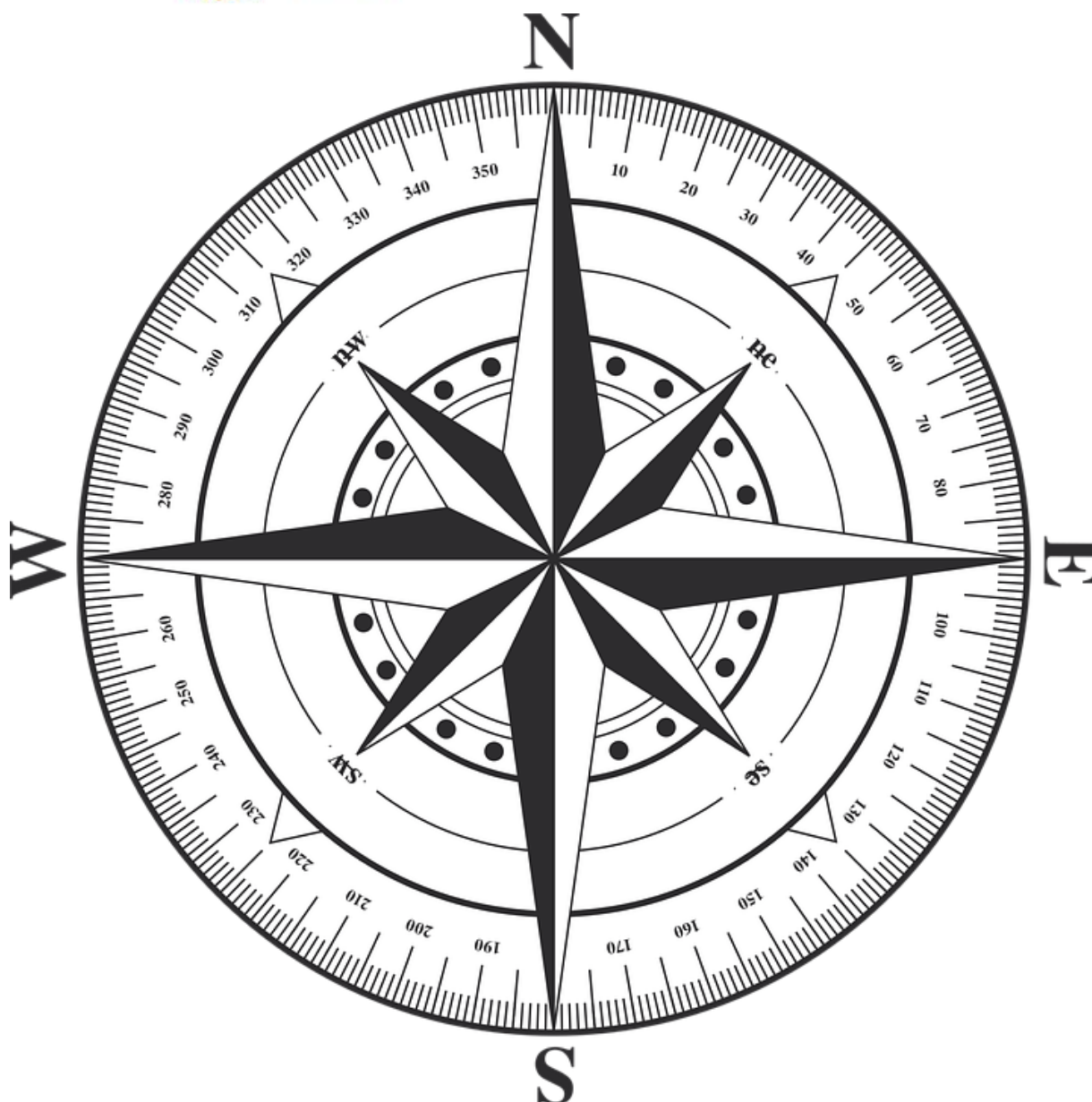
1. Werden **Grad-Angaben** (zB. 65°, 125°, 260°) angegeben und steht dabei noch das Wort **absolut** oder **in Richtung xy°**, so haben diese Angaben keinen Bezug zur aktuellen Fahrrichtung. Man muss also in die Richtung gemäss den angegebenen Grad abzweigen, egal, woher man kommt.
2. Werden **Grad-Angaben** (zB. 65°, 125°, 260°) angegeben und steht dabei noch das Wort **relativ**, so haben diese Angaben immer Bezug zur aktuellen Fahrrichtung. Man muss also um die angegebene Anzahl Grad gegenüber der aktuellen Fahrrichtung abzweigen.
3. Werden **Himmelsrichtungen** (zB. N, SO, WNW) angegeben, so sind das immer **absolute** Angaben und haben keinen Bezug zur aktuellen Fahrrichtung. Man muss also in die angegebene Richtung abzweigen, egal, woher man kommt.

Beispiele und beachte: Grad-Angaben können *positiv* wie *negativ* angegeben sein

- 0° relativ → geradeaus fahren
- 0° absolut (oder in Richtung 0° abbiegen) → fahre nach N, egal woher Du kommst
- 90° relativ ist gleichbedeutend mit -270° relativ → rechts abbiegen
- 180° relativ ist gleichbedeutend mit -180° relativ → umkehren
- 180° absolut ist gleichbedeutend mit -180° absolut → fahre nach S, egal woher Du kommst
- 270° absolut ist gleichbedeutend mit -90° absolut → fahre nach W, egal woher Du kommst
- 22.5° absolut ist gleichbedeutend mit -337.5° absolut → fahre nach NNE, egal woher Du kommst

Die im Roadbook angegebenen Grad-Angaben stimmen auf mindestens 22.5 Grad genau und sollten nicht zu Missverständnissen führen.

² O (Osten) und E (East) sind gleichbedeutend, im Roadbook sind die deutschen Abkürzungen angegeben



Ihr könnt entweder – bei schönem Wetter – nach eurem Orientierungsgefühl fahren **oder einen physikalischen Kompass kaufen (empfohlen, gibt es schon für weniger als CHF 5)** **oder** dann auf eurem Handy eine der zahlreich verfügbaren Kompass-App installieren.

Wichtig zu wissen: Wenn ihr mit einer Kompass-App arbeitet, so müsst ihr die App starten, solange euer Fahrzeug noch in Bewegung ist, andernfalls wird evt. eine falsche Richtung angezeigt!

Auf älteren Handys ist die Anzeige der Richtung manchmal recht ungenau, ebenso können Magnetfelder innerhalb des Fahrzeuges die Anzeige beeinflussen.

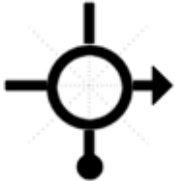
→ **Ein 'richtiger' Kompass wird empfohlen!**

10. Durchfahrtskontrollen anhand von Bildern

Möglicherweise findet ihr auf der Rückseite eures Zeitkontrollblattes oder einem Zusatzblatt Fotografien von markanten Häusern vor. Diese sollte der Beifahrer während der Fahrt erkennen und auf dem Zeitkontrollblatt die **Feldnummer** des Roadbook-Abschnittes, auf dem ihr gerade fahrt, eintragen.

Beispiel:

Falls ihr das gesuchte Gebäude auf der 3.77 km-Strecke zum 'Wegweiser Honolulu' findet, müsst ihr auf dem Zeitkontrollblatt die Feldnummer **3** (grüner Pfeil) eintragen.

Gesamt: 115.21 Teilstrecke: 2.76		96.97 54%
Gesamt: 118.98 Teilstrecke: 3.77		Wegweiser Honolulu 93.20 56%
Gesamt: 134.18 Teilstrecke: 15.20		78.00 63%

Die Reihenfolge der Bilder entspricht dem Streckenablauf. Während einer Sonderprüfung kommen keine der gesuchten Bilder vor.

11. Zeitangaben / Zeitfenster

Alle auf den Zeitkontrollblättern angegebenen Zeiten entsprechen der Zeit, welche für das imaginäre Fahrzeug mit der Startnummer 0 gelten (*Car 0*). Die effektive Zeit für das jeweilige Fahrzeug erhält man, indem man zur angegebenen Zeit des *Car 0* die eigene Startnummer dazuzählt.

Beispiel bei einem Startintervall von **1** Minute:

Startzeit <i>Car 0</i> : 08:00 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 11 : 08:11
Startzeit <i>Car 0</i> : 12:30 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 18 : 12:48

Beispiel bei einem Startintervall von **2** Minuten:

Startzeit <i>Car 0</i> : 08:00 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 11 : 08:22
Startzeit <i>Car 0</i> : 12:30 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 18 : 13:06

Alle Durchgangskontrollen und Sonderprüfungen finden innerhalb eines vorgegebenen Zeitfensters statt. Diese Zeitfenster sind - ausser bei geheimen Kontrollen - auf dem Zeitkontrollblatt aufgeführt. Die Teilnehmer sind selbst dafür verantwortlich, die Kontrollpunkte innert der definierten Frist anzufahren.

Fehlt am Ende einer Etappe eine Durchgangskontrollbestätigung, so heisst das nicht zwingend, dass man sie verpasst hat. Die Resultate der geheimen Durchgangskontrollen werden erst am Ende der Etappe durch die Rallye-Leitung eingetragen.

12. Durchgangskontrollen (DK)

An verschiedenen Orten finden Durchgangskontrollen statt, welche im Roadbook entsprechend markiert sind. Diese können bemannt³ oder unbemannt sein. Bei unbemannten Durchgangskontrollen muss jeweils eine Frage (Hinweis im Roadbook beachten!) möglichst korrekt beantwortet und das Resultat auf das Zeitkontrollblatt übertragen werden.

Durchgangskontrollen können auch im Geheimen stattfinden, hingegen finden während zeitrelevanten Sonderprüfungen keine bemannten Durchgangskontrollen statt.

Bei allen Durchgangskontrollen müssen Fahrer und Beifahrer im Fahrzeug sitzen. Jede Durchgangskontrolle muss von der verlangten Seite angefahren und darf nur 1-mal passiert werden.

³ selbstverständlich sind auch weibliche Kontrollpersonen gemeint; 'befraut' tönt einfach etwas ungewohnt ...

13. Sonderprüfungen

Sämtliche vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten anlässlich von Sonderprüfungen liegen unter 50 km/h und bei keiner auf öffentlichem Grund ausgetragenen Sonderprüfungen ist die Höchstgeschwindigkeit der für die Wertung ausschlaggebende Faktor.

Wenige Sonderprüfungen finden auf einem privaten und während der Prüfungen abgesperrten Parkplatz statt. Dort kann die effektiv gefahrene Zeit ein massgeblicher Faktor sein, allerdings ist die Übungsanlage derart aufgestellt, dass eine mutmasslich erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten wird. **Aber auch in diesem Fall läge das entsprechende Fahrverhalten allein in der Verantwortung des Fahrenden.**

Sonderprüfungen können im Roadbook eingezeichnet sein, müssen aber nicht.

Bei allen Sonderprüfungen müssen Fahrer und Beifahrer im Fahrzeug sitzen. Jede Sonderprüfungen muss von der verlangten Seite angefahren und darf nur 1-mal absolviert werden.

13.1 Fahrprüfungen (Driving Tests)

Auf abgesperrten Parkplätzen oder Rundkursen finden Fahrprüfungen statt. Diese werden raschestmöglich gegen die Stoppuhr gefahren. Gleichzeitig müssen vorgegebene Hindernisse umfahren, definierte Abschnitte befahren oder andere Aufgaben gelöst werden. Die Prüfungen sind so aufgebaut, dass fehlerhaftes Fahren massiv mehr Strafzeiten einbringt als etwas langsames, dafür fehlerfreies Fahren!

Gestartet wird auf 5-4-3-2-1-los und manueller Stoppuhrbetätigung. Die Zeit wird gestoppt, wenn das Fahrzeug beim Ziel *astride* auf der imaginären Verbindungslinie der zwei Pylonen steht (siehe Kapitel 14.3).

Die Messung erfolgt auf die Sekunde genau, angefangene Sekunden werden auf- oder abgerundet. Falls elektronische Messinstrumente zum Einsatz kommen (Lichtschranken), kann bis zu 100-stel Sekunden genau gemessen werden.

13.2 Gleichmässigkeitsprüfungen (Regularities)

Die an den Gleichmässigkeitsprüfungen zu fahrenden Durchschnittsgeschwindigkeiten werden entweder zu Beginn jeder Halbetappe abgegeben oder sind am Start der jeweiligen Regularity angeschlagen. Der Start zu einer Regularity kann auf zwei Arten erfolgen:

- a) **Durch einen am Start anwesenden Funktionär:** Dieser schreibt die Startzeit (immer zu einer vollen Minute) auf das Zeitkontrollblatt und startet das Fahrzeug durch Hinunterzählen der Sekunden.
- b) **Selbststart durch das Rallye-Team:** Dieses schreibt die Startzeit (immer zu einer vollen Minute) selbst auf sein Zeitkontrollblatt und ist für das zeitgerechte Losfahren verantwortlich.

Die für die Regularity nötigen Angaben erhalten die Teilnehmer entweder zu Beginn der jeweiligen Halbtagesetappe (zusammen mit dem Zeitkontrollblatt) oder die nötigen Angaben sind zu Beginn der Regularity gut sichtbar angeschlagen.

Innerhalb einer Gleichmässigkeitsprüfung kann die zu fahrende Durchschnittsgeschwindigkeit mehrmals wechseln. Die Wechsellpunkte sind auf dem Beiblatt entweder in Form von Kilometer-Angaben oder dann als markante Wegpunkte angegeben.

Bei den meisten Gleichmässigkeitsprüfungen ist das Ende nicht im Voraus bekannt. Kommt das Ende in Sichtweite (ein Funktionär steht mit gelber Leuchtweste am rechten Strassenrand), darf das Fahrzeug nicht mehr angehalten werden.

Die Zeit wird gestoppt, wenn das Fahrzeug *astride*⁴ auf der imaginären Verbindungslinie der zwei Py-lonen steht (siehe Kapitel 12.3) oder sobald das Fahrzeug an einem markanten Punkt in Sichtweite der Funktionäre kommt (abhängig von den örtlichen Gegebenheiten). **Alternativ kann die Zeit gestoppt werden, wenn das Fahrzeug in Sichtweite der Funktionäre kommt oder eine nur dem Funktionär bekannte Landmarke passiert.**

Es kann pro Regularity mehrere Zeitmesspunkte, sog. Timing-Points (TP) geben, bei welchen angehalten werden muss und die Zwischenzeit auf dem Zeitkontrollblatt eingetragen wird. **Die dabei verloren gegangene Zeit muss aufgeholt werden.**

Es kann auch unsichtbare Timing-Points geben, bei denen sich die Funktionäre möglichst versteckt halten. Sollte man trotzdem einen Funktionär sehen, dann nur anhalten, wenn am Strassenrand das folgende Signal zu sehen ist →



Ist dieses Signal am Strassenrand nicht sichtbar, dann muss, ohne anzuhalten gemäss Schnitttabelle und Roadbook weitergefahren werden.

Die Messung erfolgt auf die Sekunde genau, angefangene Sekunden werden aufgerundet.

Am Ziel sollte theoretisch immer nur 1 Fahrzeug aufs Mal eintreffen. Sollte trotzdem ein zweites Fahrzeug eintreffen, so hält es mindestens 1 Meter hinter dem ersten Fahrzeug an. Die Zeit des zweiten Fahrzeuges wird dann gemessen, wenn dieses stillsteht.

Auf den ersten 500 Meter nach dem Start einer Gleichmässigkeitsprüfung sowie nach einem Timing-Point finden keine Zeitkontrollen statt.

13.3 Schlauch- und Lichtschrankenprüfungen

Eine mehr oder weniger einsehbare Strecke muss innerhalb einer vorgegebenen Zeit gefahren werden. Innerhalb dieser Strecke darf beliebig beschleunigt/verlangsamt, **aber nicht angehalten werden.**

Die Messung erfolgt auf die Sekunde genau, angefangene Sekunden werden auf- oder abgerundet. Falls elektronische Messinstrumente zum Einsatz kommen (Lichtschranken), kann bis zu 100-stel Sekunden genau gemessen werden.

⁴ Vorderachse vor der imaginären Verbindungslinie, Hinterachse hinter der imaginären Verbindungslinie

14. Signalisationen

Start und Ziel einer Etappe werden gut sichtbar ausgeflaggt sein.

14.1 Durchgangskontrollen

Am Standort einer sichtbaren Durchgangskontrolle ist folgendes Schild zu sehen.		30 bis 50 Meter vorher <u>kann</u> die Durchgangskontrolle mit folgendem Schild angekündigt sein.	
geheime Durchgangskontrollen werden nicht markiert 😊			

Bitte vor der Anfahrt auf eine dieser Kontrollen die Geschwindigkeit angemessen reduzieren!

14.2 Zeitkontrollen / Start Sonderprüfungen

Am Standort einer Zeitkontrolle oder am Start einer Sonderprüfung ist folgendes Schild zu sehen.		30 bis 50 Meter vorher <u>kann</u> die Zeitkontrolle oder der Start einer Sonderprüfung mit folgendem Schild angekündigt sein.	
Bei einer Regularity mit <i>Selbststart</i> ist diese Tafel aufgestellt.	 Regularity Selbststart Trage deine Startzeit jetzt auf dein Zeitkontrollblatt ein Start immer zu einer vollen Minute		

Bitte vor der Anfahrt auf eine dieser Kontrollen die Geschwindigkeit angemessen reduzieren!

14.3 Ziel Sonderprüfungen

Am Ziel einer Sonderprüfung ist folgendes mehr oder weniger frühzeitig erkennbare Schild zu sehen.		Das Ziel wird nicht vorher angekündigt, es ist aber gut erkennbar.
Links und rechts der Strecke - ungefähr auf der Höhe der roten Tafel - steht je ein Pylon, welche durch eine imaginär vorhandene Linie verbunden sind (ca. 90° zur Fahrbahn).		
Bei allen Sonderprüfungen wird die Zeit gemessen, wenn das Fahrzeug auf der Verbindungslinie astride ⁵ zum Stillstand gekommen ist oder Eure Zeit wird gemessen, wenn ihr ins Sichtfeld der Funktionäre kommt, resp. an einem nur den Funktionären bekannten Punkt vorbeifahrt.		

Achtet bitte auf die Funktionäre, wir würden sie am Ende der Rallye gerne gesund verabschieden!

15. Wertung

Gewertet wird grundsätzlich nach Zeit und jegliches 'Fehlverhalten' wird mit Zeitstrafen geahndet.

Das Teilnehmerpaar mit dem niedrigsten Zeitsaldo wird den 1. Platz erreichen. Bei Zeitgleichheit gewinnt das ältere Fahrzeug. Bei erneuter Gleichheit entscheidet das Resultat aller Regularities.

Notfalls entscheidet das Los 😞.

16. Preise / Urkunden

- Gesamtwertung 1. bis 3. Rang
- ...

⁵ Vorderachse vor der imaginären Verbindungslinie, Hinterachse hinter der imaginären Verbindungslinie

17. Strafen

Thema	Strafzeit	Bemerkung
Verpassen der Startzeit am Morgen	1 Minute pro Minute	Max. 15 Minuten
Verspätung am Mittag oder am Abend	1 Minute pro Minute	Max. 15 Minuten
Verpassen einer Sonderprüfung	15 Minuten	
Verpassen einer bemannten oder unbemannten (geheimen) Durchgangskontrolle, falsches oder mehrfaches Anfahren einer bemannten oder unbemannten (geheimen) Durchgangskontrolle	15 Minuten	
Falsche oder fehlende Antwort auf einer Durchgangskontrolle mit Frage/Antwort	5 Minuten	
Fahrprüfungen (Driving Tests): - Verschieben von Pylonen - Pylonen von der falschen Seite umfahren - Auslassen oder mehrfaches Befahren von Abschnitten	1 Minute pro Pylon 1 Minute pro Pylon 1 Minute pro Abschnitt	Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung
Gleichmässigkeitprüfungen (Regularities): - Abweichung von der Sollzeit - Fehlerhaftes Anhalten (nicht <i>astride</i> ⁶) - Anhalten vor dem Ende der Prüfung im Sichtbereich des Funktionärs - Zu später Start (mehr als 5 Minuten nach Abgabe Blatt) - Falsches oder mehrfaches Anfahren eines Streckenabschnittes	1 Sekunde pro Sekunde 1 Minute 1 Minute pro Halt 1 Minute 1 Minute pro Abschnitt	Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung
Schlauchprüfungen: - Abweichung von der Sollzeit - Anhalten innerhalb der Prüfstrecke - Verschieben von Pylonen	1 Sek. pro 1/10 Sekunde 1 Minute pro Halt 1 Minute pro Pylon	Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung
Andere Fehler	Im Ermessen der Rallye-Leitung	
Bonuszeiten bei Sonderprüfungen für Vorkriegsfahrzeuge	Im Ermessen der Rallye-Leitung	

Gegenseitige Pannenhilfe während der Etappen ist zwar nett, schützt aber nicht vor Zeitstrafen!

⁶ Vorderachse vor der Verbindungslinie, Hinterachse hinter der Verbindungslinie

18. Kommunikation während der Rallye

Während der Rallye werden 2 **WhatsApp**-Gruppen mit allen Rallye-Teilnehmenden eingerichtet sein. (es werden keine anderen Kommunikationsdienste unterstützt).

In der **Admin-Gruppe** Weg werden allfällige kurzfristige Umleitungen oder andere Programmanpassungen angekündigt. Dort könnt ihr nicht antworten und auch keine Fragen stellen.

In der **Foto-Gruppe** könnt ihr eure eigenen Fotos hochladen oder freie Mitteilungen erfassen, welche einen Zusammenhang mit der Rallye haben (zB. *Achtung Kuhherde auf Etappe 2/Teil 3/Bild 15*). **Bitte in dieser Gruppe keine Individuellen Anfragen/Mitteilungen an die Rallye-Leitung absetzen**, sondern ggf. immer via Telefon direkt an die Rallye Leitung (Manuel Dubs 079 420 87 00) melden.

19. Pannendienst

Es ist kein spezieller Pannendienst organisiert. Bei Bedarf muss selbst der TCS oder ein anderer Abschleppdienst aufgeboden werden.

20. Ausfall eines Fahrzeugs

Sollte wider Erwarten ein Fahrzeug - aus welchen Gründen auch immer - ausfallen oder massiv in zeitlichen Rückstand geraten, muss die Rallye-Leitung möglichst rasch darüber informiert werden. Entweder über die Nummer **079 420 87 00** oder direkt via WhatsApp an **Manuel Dubs**.

21. Tipps für Neulinge und solche, dies es **nicht** bleiben wollen

Betrifft mehrheitlich die Funktion des Navigators

1. Wenn Du das Roadbook bekommst, lies es sorgfältig durch und markiere heikle Stellen mit Leuchtstift. Achte insbesondere auf sehr kurze Distanzangaben (zwischen 0.01 und 0.05, was 10 Metern, resp. 50 Metern entspricht), sonst ist der Fahrer real schon weiter als gewünscht und ihr müsst umkehren. Prüfe auch an jedem Seitenende des Roadbooks, wie gross die Distanz zum ersten Punkt auf der Folgeseite ist und markiere ggf. 'schnelles Umblättern'.
2. Zur administrativen Ausrüstung des Navigators ins Fahrzeug gehören mindestens: Harte Schreibunterlage A4 mit Klemmvorrichtung, wasserfestes Schreibzeug, welches nicht kleckert, einfriert oder abbricht, Leuchtstifte und bei mutmasslichen Karten-Navigationen eine Lupe, evt. auch ein Kompass.
Bei Abend-/Nachtrallyes: Taschenlampe, Leselampe oder besser Stirnlampe, welche den Fahrer nicht blendet (Innenbeleuchtung ungeeignet).
Halte ein 'Notfall-Schreibwerkzeug' an einem leicht zugänglichen Ort bereit, für den Fall, dass Dein 'Standard-Schreibwerkzeug' während einer Sonderprüfung in den Fussraum oder zwischen die Sitze fällt (es wird ...).
Nimm eine - je nach Ambitionen - zwei leicht zu bedienende Stoppuhren mit. Start-, Stopp- und Reset-Funktion reichen aus. Es macht Sinn, dass der Fahrer bei Sonderprüfungen ebenfalls eine Stoppuhr als Backup startet und diese entweder am Handgelenk oder um den Hals trägt. Digitale Uhren sind einfacher abzulesen als analoge. Optimalerweise haben die Uhren deutliche Druckwiderstände bei den Bedienungsknöpfen.
3. Wenn Du einen angegebenen Punkt im Roadbook passiert hast, so streiche ihn ab oder markiere ihn als 'gefahren'. Gewöhne Dir einen immer gleichbleibenden Ablauf ein, so dass Du jederzeit weisst, wo ihr gemäss Roadbook seid. In grossen Städten können zB. mehrere Kreisel hintereinanderkommen, wo man immer geradeaus fahren muss. Da verwechselt man gerne mal einen Kreisel ...
4. Die Kommunikation zwischen Fahrer und Beifahrer ist wichtig. Gib nach einem durchfahrenen Navigationspunkt immer zuerst die Distanz und erst dann die Aktion an.
Beispiel: *In 180 Meter Abzweigung, 90° links* oder: *In 3.4 km in der Gabelung rechts, Wegweiser XY*. Bei langen Distanzen sollte die Anweisung in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit kurz vor Navigationspunkt wiederholt werden, natürlich jetzt mit angepasster Distanz. So kann der Fahrer verkehrsgerecht verlangsamen und korrekt den Anweisungen folgen.

5. Nulle bei jedem angegebenen Punkt den *Kurzstreckenzähler* des Trip-Masters. Fahre nicht nach dem Tagesetappenzähler. Dieser dient lediglich dazu, die Übersicht zu behalten und kann/muss manchmal zwischendurch korrigiert werden (dazu muss man den Trip-Master kennen ...), insbesondere dann, wenn man sich einmal verfahren hat und umkehren muss.
6. Nutze exakte Ortsangaben im Roadbook zum genauen Nullen des Trip-Master (zB. bei Ortseingangstafeln langsamer fahren oder anhalten). Nicht selten kommt kurz danach eine trickreiche Abzweigung 😊 !
7. Wenn Du bei einem angegebenen Punkt das Nullen vergessen hast, dann nicht mehr zu spät Nullen, sondern für die Navigation zum nächsten Punkt die letzte Distanz dazuzählen.
8. Fahre nie einem anderen Teilnehmer ungeprüft hinterher, denn er macht mindestens so viele Fehler wie Du. Vertraue Deinen eigenen Beobachtungen und Entscheidungen! Woher weisst Du, dass Dein Vordermann das gleiche Roadbook hat wie Du? Alles schon da gewesen!
9. Wenn Du Dich verfahren hast: An den letzten Dir sicher bekannten Punkt zurückfahren und neu versuchen.
10. Wenn Dir ein (1) Fahrzeug der gleichen Rallye entgegenkommt, so muss das nichts bedeuten. Vermutlich ist es ein Teilnehmer, der zum letzten ihm bekannten Punkt zurückfährt.
11. Wenn Dir mehrere Fahrzeuge der gleichen Rallye entgegenkommen, so muss das nichts bedeuten, solange Du auf dem Weg zum letzten Dir bekannten Punkt bist. Falls nicht, solltest Du jetzt die eigene Navigation überprüfen. Es kann aber auch sein, dass ein Teil der Teilnehmenden ein anderes Roadbook als Du hast ...
12. Wenn Dich das gleiche Rallye-Fahrzeug immer wieder überholt, ohne dass Du ihn je überholt hast, so hat dieses Team keine Ahnung vom Navigieren (oder sie müssen häufig tanken).
13. Wenn Du nicht mehr weiterkommst (manchmal sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr), fahre an den letzten Dir bekannten Punkt zurück und warte auf das nächste Rallye-Fahrzeug, dem Du Dich dann eine Weile anschliessen kannst. Wichtig ist jetzt zu wissen, ob Du nicht schon das letzte Fahrzeug der Rallye bist. Falls das nicht funktioniert, suche im Roadbook nach eindeutigen Ortsmerkmalen, die ggf. mit anderen Hilfsmitteln (zB. Karte) angefahren werden können. Dabei besteht die Gefahr, dass eine Durchgangskontrolle oder Sonderprüfung verpasst wird.
14. Prüfe Deinen Trip-Master regelmässig und merke Dir allfällige Abweichungen, die Du bei Gleichmässigkeitsprüfungen berücksichtigen musst.
15. Gleichmässigkeitsprüfungen werden in der Regel auf abgelegenen Strecken mit wenig Verkehr abgehalten. Trotzdem kann es zu Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer oder Tiere kommen. Das liegt in der Natur der Sache und die verlorene Zeit muss anschliessend im Rahmen der Strassenverkehrsordnung und den örtlichen Möglichkeiten kompensiert werden. Es gibt keine Gutschriften etc. für derart verlorene Zeiten.

16. Wenn das Ende, resp. die Distanz der Gleichmässigkeitsprüfung bekannt ist, kann nach dem Bekanntwerden der Durchschnittsgeschwindigkeit die erlaubte Zeit ausgerechnet werden. Dazu gibt es einfache Taschenrechner (oder Handy-Apps), welche das Ergebnis direkt in Minuten und Sekunden ausgeben. Meist ist das erst möglich, wenn man sich bereits auf der Strecke befindet. Es macht in diesem Fall Sinn, zu Beginn der Prüfung etwas schneller als die vorgegebene Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren. Der Fahrer merkt sich die zu fahrende Strecke so gut wie möglich, während der Beifahrer die erlaubte Zeit ausrechnet (das sollte inkl. Kontrollrechnung nicht mehr als 20 Sekunden dauern). Kommt man in die Nähe des Ziels, kann man die Geschwindigkeit ggf. verringern und so die übrig gebliebene Zeit kompensieren. Der Beifahrer sollte zuerst alle 5 Sekunden, kurz vor dem Ziel alle Sekunden die verbleibende Zeit bekannt geben, so dass man das Ziel sekundengenau passieren kann (in der Theorie funktioniert das gut). In Sichtweise des Ziels darf das Fahrzeug vor dem Überqueren der Ziellinie nicht mehr komplett angehalten werden! Selbstverständlich kann auch eine solche, eher einfach zu fahrende Gleichmässigkeitsprüfung mit Schnitttabelle und Stoppuhr gefahren werden.
17. Wenn das Ende, resp. die Distanz einer Gleichmässigkeitsprüfung nicht bekannt ist (sog. 'Hidden End'), sollte die jeweils vorgegebene Geschwindigkeit immer möglichst exakt eingehalten werden. Es kann Sinn machen, 1 bis 3 Sekunden der effektiven Zeit voraus zu sein, damit beim Erreichen des Ziels genügend Zeit bleibt, 'normal' abzubremesen und am richtigen Ort anzuhalten. Meistens wird die Zeit erst bei komplettem Stillstand des Fahrzeuges gemessen, manche Veranstalter messen jedoch bereits bei Sichtung des Fahrzeuges. Die angewendete Vorgehensweise wird aber üblicherweise bereits im Veranstaltungs-Reglement bekannt gegeben.
18. In Sichtweise des Ziels darf das Fahrzeug nicht mehr komplett angehalten werden, um ggf. Zeit zu kompensieren. Insbesondere vor Streckensituationen (zB. 180°-Kehren), wo die Durchschnittsgeschwindigkeit kaum zu halten ist, sollte etwas Zeitvorrat gesammelt werden. Nicht selten ist das Ziel der Prüfung unmittelbar nach einer solchen Situation positioniert.
19. Wie schon erwähnt, bekommst Du bei Gleichmässigkeitsprüfungen die zu fahrende(n) Durchschnittsgeschwindigkeit(en) meistens erst am Start selbst mitgeteilt, so dass für eine Vorbereitung kaum Zeit bleibt. Vergiss die Anwendung von irgendwelchen elektronischen Hilfsmitteln! Erstens sind diese verpönt/verboten und zweitens ist die Übungsanlage häufig so gewählt, dass ein Wechsel der Durchschnittsgeschwindigkeit erst während der Prüfung selbst angegeben ist (Tafel am Streckenrand oder eine markante Lokalität).
20. Schneide bei Gleichmässigkeitsprüfungen keine Kurven und lass die Antriebsachse nie durchdrehen, wenn daran die Sonde für den Trip-Master montiert ist.
21. Beachte, dass Trip-Master auf der Basis von GPS-Signalen in hügeligen Gebieten, 180°-Kehren und Tunnels nicht immer genau messen können (betrifft auch Apps auf dem Handy). Neuere Geräte sowie bessere Apps können nach Empfangsproblemen die 'verlorene' Strecke wieder kompensieren, dies aber ohne Berücksichtigung allfällig in dieser Zeit gefahrene Kurven.

22. Bei Gleichmässigkeitsprüfungen sollte das korrekte Navigieren gegenüber dem Einhalten der vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit immer Priorität haben. Im Notfall kann der Fahrer gemäss seinem Tachometer versuchen, die verlangten Durchschnittsgeschwindigkeiten einzuhalten. Die Strafzeiten für das Unter- oder Überschreiten der vorgegebenen Zeiten sind im Normalfall deutlich kleiner als das Verpassen des Ziels oder von (geheimen) Durchgangskontrollen.
23. Das stressfreie Anwenden von Durchschnittstabellen und Stoppuhren sowie die Kommunikationspflogenheiten innerhalb des Teams sollten vor der Rallye geübt werden.
24. Falls Dir das Fahren nach Schnitttabellen ein Gräuel ist oder ihr es zu wenig könnt, dann fahrt nach Tacho und Gefühl, versucht aber wenigstens, die Schnittwechsel zu berücksichtigen. Konzentriert euch nur auf die Navigation.
25. Wenn ihr euch auf einer Gleichmässigkeitsprüfung verfahren habt, umkehren und Zeit aufholen müsst, ist die Chance gross, auf korrekt fahrende Rallye-Teilnehmer zu treffen. Es ist Usanz und ein Zeichen der Fairness, diese nicht abzudrängen oder zu schnellerem Fahren zu nötigen. Nach Möglichkeit lässt euch der Vordermann überholen.
26. Bei allen Messpunkten wird zwar der Funktionär das Resultat auf dem Zeitkontrollblatt eintragen, aber es liegt in Deiner Verantwortung zu prüfen, ob der Funktionär dasjenige Resultat aufgeschrieben hat, welches er zuvor angekündigt hat. Nachträgliche Beanstandungen sind schwierig zu begründen ...
27. Lest (vermeintliche) Fahrverbote genau! Der Veranstalter setzt jeweils alles daran, euch in die Irre zu führen. Häufig steht im 'Kleingedruckten' der Verbotstafel, dass eine Durchfahrt unter bestimmten Bedingungen doch gestattet ist und diese treffen dann meist zu!
28. Und zum Schluss: Tankt euer Fahrzeug auf, bevor ihr an den Rallye-Start geht und behaltet die Tankuhr während der Rallye stets im Auge. 😊

22. Gültigkeit / Verbindungen

Dieses *Veranstaltungsreglement* ist integrierender Bestandteil der Anmeldung für diese Veranstaltung. Das Lesen und Akzeptieren dieser Bedingungen muss bei der Anmeldung auf der Homepage des Veranstalters zwingend mit *Ja* bestätigt werden, ansonsten die Teilnahme an dieser Veranstaltung nicht bestätigt wird.